

CONVÊNIO DNIT / IME

INFORMATIVO BR-163 – 01/02/2005

FONTE: Revista Tecnológica

Infra-Estrutura

Pavimentação e recuperação dos 1.765 km da Cuiabá-Santarém, prevista para o primeiro semestre de 2005, pode dar origem a um novo pólo de prosperidade na região

BR 163: a nova rota do desenvolvimento

É um só País, mas é como se fossem vários, dadas as distâncias e dificuldades enfrentadas para o escoamento da produção e distribuição de mercadorias nas diversas regiões do Brasil e para o Exterior. A necessidade de encurtar caminhos, de buscar uma saída para o mar, não é nova. Já foi vista no início do século passado, quando a Bolívia, em troca do Acre, exigiu do Brasil a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, em plena Floresta Amazônica, para escoar a produção de borracha por meio fluvial até o Atlântico. Essa situação de estrangulamento e dificuldade no transporte da produção se observa hoje no Centro-Oeste e Norte do País, com a expansão da soja no Mato Grosso e crescimento dos negócios na Zona Franca de Manaus.

Maior produtor de soja do País, com previsão de 15 milhões de toneladas na safra 2003/2004, o Mato Grosso é também o maior produtor de algodão e, em menor escala, de arroz, milho, feijão, cana-de-açúcar, madeira serrada e gado de corte. Apesar de ter acesso às três principais bacias hidrográficas da região (a do Prata, a Amazônica e a Araguaia-Tocantins), o *boom* agropecuário observado nos últimos 15 anos no Estado esbarra em gargalos no escoamento da produção, no alto custo e baixa eficiência do transporte por terra e na ausência de ferrovias nas proximidades.

As empresas do Pólo Industrial de Manaus (PIM), por sua vez, registraram crescimento de 30,7% nos meses de janeiro a setembro de 2004, em relação ao mesmo período de 2003. A estimativa era a de fechar o ano com faturamento de US\$ 14 bilhões. Para 2005, as perspectivas são ainda melhores, por conta de

dezenas de projetos industriais que devem sair do papel em 2005. No período de 2003/2004, foram aprovados pelo Conselho de Administração da Suframa (CAS) 36 novos projetos e 206 novas linhas de produção.

Agora, sem desperdiçar dinheiro e vidas, como ocorreu na Madeira-Mamoré, o Governo Federal se dispõe a atender às reivindicações de produtores agrícolas, comerciantes e indústrias daquelas regiões e dá sinal verde para as obras de recuperação dos 1.765 km da rodovia federal BR-163 no trecho Cuiabá (MT)-Santarém (PA), criando assim uma nova rota para o transporte de mercadorias e, conseqüentemente, um novo pólo de desenvolvimento regional.

Aberta pelo exército brasileiro no início dos anos 70, visando a integração nacional, a expansão da fronteira agrícola e a exploração dos recursos naturais da Amazônia, a Cuiabá-Santarém está pavimentada – mas em condições precárias, diga-se de passagem – só em Mato Grosso, no trecho Cuiabá-Guarantã do Norte (715 km). Dos 1.050 km abertos no Estado do Pará, em meio à selva Amazônica, apenas 98 km entre Rurópolis e Santarém viram a cor do asfalto nestes últimos trinta anos. O restante está ao deus-dará, sem sinalização e com péssimas condições de rodagem.

Após três décadas, a percepção das vantagens de escoar a crescente produção agrícola do Norte de Mato Grosso pelos portos à beira do rio Tapajós (Miritituba ou Santarém) tornou o asfaltamento da BR-163 uma obra estratégica para o desenvolvimento regional. Mas, sem verbas para essa obra, o Governo vai repassar a maior parte da recuperação e posterior operação do trecho concedido à iniciativa privada. Em entrevista ao jornal paraense *O Liberal*, em novembro, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou o início do processo de concessão para este mês de janeiro. "Não vamos medir esforços, a rodovia Santarém-Cuiabá é fundamental para o Pará e estamos empenhados em realizá-la", disse ao jornal. O presidente estima o custo total das obras em R\$ 1 bilhão.

É pouco provável, no entanto, que essa previsão seja cumprida, já que os estudos de viabilidade sócio-econômica e ambiental em andamento, sob responsabilidade do IME – Instituto Militar de Engenharia (mediante convênio específico com o DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes), devem estar concluídos somente em março de 2005. "Para o edital da concessão ser lançado, é necessária a conclusão do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica (EVTE) e a elaboração de um Programa de Exploração Rodoviária (PER), que definirão em detalhes as condicionantes do plano de negócio da rodovia no trecho em questão", explica o coordenador do

convênio DNIT/IME, coronel Paulo Roberto Dias Morales, chefe da Divisão de Ensino e Pesquisa do IME.

A entrega do EVTE ao DNIT estava programada para dia 15 de dezembro de 2004 (confirmar) e do PER até meados do mês de março. Ainda em dezembro, o IME deveria apresentar ao DNIT o Projeto Básico Ambiental, que, se aprovado pelo IBAMA, possibilitará a outorga da Licença de Instalação, desde que, até lá, o órgão já tenha concedido uma Licença Prévia. "Os custos do empreendimento estão sendo levantados no EVTE e, oportunamente, servirão de subsídio para o PER", diz o coronel Dias.

Consórcio informal

Para a concessão da Cuiabá-Santarém poderão se candidatar empresas (ou consórcios de empresas) nacionais e internacionais que atendam ao perfil exigido no edital. A previsão do Governo Federal é que as obras sejam iniciadas em meados do próximo ano.

Informalmente, já existe um consórcio formado por 10 empresas dos ramos de construção pesada, produção agropecuária, indústria e transporte – não por acaso, muitas delas com atividades econômicas na região – que se propõe a assumir essa empreitada. "Contando com o apoio dessas empresas e do Governo do Mato Grosso, pudemos sensibilizar a esfera federal e mostrar que, se o Governo não tem condições, que deixe a iniciativa privada fazê-lo", disse o líder do consórcio, Otaviano Pivetta, produtor de soja e ex-prefeito de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso.

O trecho a ser concedido, no entanto, tem 1.340 km. Começa em Nova Mutum, a 239 km de Cuiabá, e vai até Rurópolis, no Pará (no entroncamento com a BR-230, a Transamazônica), e daí para Itaituba/Miritituba, à beira do Tapajós. No porto de Itaituba embarcaria a soja proveniente do Norte do Mato Grosso rumo ao rio Amazonas, passando por Santarém e, daí, para o mar. As mercadorias provenientes da Zona Franca de Manaus iriam pelo rio Amazonas até Santarém e, no sentido inverso, até Itaituba; de lá, pela BR 163 até o Centro-Sul do País.

Perdidos na selva

As obras de Rurópolis a Santarém (230 km) não estão incluídas nesse pacote de concessão e deverão ser efetivadas mediante convênio a ser fechado entre o governo federal e o governo do Estado do Pará. Essa decisão desagradou o empresariado de Santarém. "A pavimentação da rodovia entre Nova Mutum e

Rurópolis atende aos legítimos interesses dos exportadores de soja do Mato Grosso e dos industriais da Zona Franca de Manaus. Mas a não-conclusão até Santarém provocaria grande ansiedade e revolta no povo paraense", diz trecho da "Carta de Santarém", elaborada por associações e sindicatos comerciais e industriais locais, e enviada ao presidente da República, aos governadores do Pará, do Amazonas e Mato Grosso e a outras entidades envolvidas no projeto da BR-163.

Para os signatários da carta, "a dualidade da administração da rodovia criará disparidade tanto na qualidade da obra a ser construída como em sua manutenção e serviços complementares de socorro médico e mecânico. Isso é absolutamente injusto e inaceitável, principalmente quando se sabe que é no trecho Rurópolis-Santarém que se concentra a grande maioria da população afetada pela estrada." Some-se a isso a situação de isolamento em que se encontra boa parte dos municípios no entorno da estrada, dependentes dos rios – ou nem isso – como meio de transporte e locomoção para os grandes centros.

"Esperamos pela pavimentação há 30 anos. Chega de viver perdido no meio da Amazônia! Nossa luta vai continuar", desabafa Renato Dantas, presidente da Associação Comercial e Empresarial de Santarém, que congrega 350 empresas associadas e lidera as reivindicações defendidas na Carta de Santarém. "Queremos estar ligados ao Centro-Sul e, hoje, isso só é possível por via aérea ou fluvial", diz.

Os empresários argumentam, ainda, que o porto de Santarém é mais adequado que o de Itaituba/Miritituba para o transporte de grãos em navios de maior calado, alegando que hoje ali só barcaças têm condições de atracar. "Durante os meses de 'verão' (poucas chuvas), em Miritituba, as águas do Tapajós chegam a três metros de profundidade em certos pontos, o que impede a passagem de embarcações", afirma o presidente da Associação. Isso sem falar na necessidade de investimentos para a ampliação do porto, já que ele está projetado para receber 800 mil toneladas/ano de grãos, produção muito inferior à do Norte do Mato Grosso, completa Dantas.

Em Santarém, o porto está localizado à margem direita do rio Tapajós, bem próximo à confluência com o rio Amazonas, e permite a acostagem de navios com calado de 10 m no período de maior estiagem e de até 16 m no período de cheia do rio (março a setembro). Hoje, predominam lá a descarga e a navegação fluvial. A maior movimentação para o mercado interno é a carga geral, em que se destacam os gêneros alimentícios e inflamáveis. Para o

mercado externo, a tônica é a madeira, informa o *site* da Companhia das Docas do Pará.

Sem saída

O pólo de produtores de soja em grãos da região conhecida como "Nortão" é formado pelos municípios de Sorriso, Sinop, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Nova Ubiratã, Santa Carmem, Tapurah e Vera, que respondem por seis milhões de toneladas/ano, quase 50% da produção do grão no Estado. "Uma rota em linha reta até Miritituba/Itaituba, no Pará, interligada à hidrovia (rio Tapajós e, sem seguida, Amazonas) e daí rumo ao mar, levaria a carga direto para o exterior, com economia de tempo e de dinheiro, tornando os preços do produto brasileiro mais competitivos", defende o líder do consórcio, Otaviano Pivetta.

Com a saída pelo mar no Pará, seriam cinco mil km a menos de navegação, já que o carregamento não precisaria ir até o Sul/Sudeste do País para depois tomar o rumo do mercado externo. Com o novo trajeto, segundo os cálculos de Pivetta, seriam economizados cerca de US\$ 25 dólares por tonelada de soja transportada, ou US\$ 150 milhões/ano. Isso sem falar na redução do número de caminhões nas estradas do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul rumo ao Sul/Sudeste.

Mudar o cenário atual é também o desejo de Jorge Antonio Baldo, fundador e presidente do Comitê para Desenvolvimento e Conclusão da BR-163 Cuiabá-Santarém, entidade não-governamental com sede no município de Sorriso (MT). Criada em 1995, a associação é uma das organizações mais ativas para o desenvolvimento da infra-estrutura rodoviária da região. "As promessas de recuperação da estrada vêm desde o governo FHC. Isso gerou, na ocasião, um fluxo migratório para a região. Houve quem investiu esperando o asfalto chegar e até hoje nada aconteceu", lamenta Baldo. Ao longo da Cuiabá-Santarém existem hoje 84 municípios e cerca de dois milhões de habitantes.

Mas não é só. A expectativa dos produtores e comerciantes locais é de criar um novo pólo de desenvolvimento ao redor do eixo Cuiabá-Santarém, enriquecido também pelo escoamento da produção dos Estados do Amapá, Roraima e até do Amazonas. A prosperidade daria margem à independência da região e dividiria o Pará em dois, dando origem a um novo Estado, o do Tapajós.

Soja

Matriz de Transporte

Modal	(%)
Ferrovias	24,8 %
Hidrovia Madeira	11,4 %
Hidrovia Cáceres	1,2 %
Rodovias	62,6 %

Fonte: Sinfra-MT

Mato Grosso - PRINCIPAIS PRODUTOS (em mil t/ano) - 2003/2004

Arroz 1.850,6

Milho 3.349,3

Algodão 582,2

Soja 15.008,8

Total 20.790,9

Fonte: Conab/ Sinfra - MT

Da lama ao asfalto

Entre os interessados em ampliar seus negócios no Norte do País e obter maior eficiência na distribuição no Estado do Pará está o Expresso Araçatuba. Em março de 2004 a transportadora abriu uma filial em Belém, de onde distribui para o Norte do Estado. Agora, pretende inaugurar outra em Santarém, em 2005. Com 30 filiais, a empresa opera nas regiões Centro-Oeste e Norte do País. Na região Norte, onde atua há cerca de 25 anos e realiza cerca de 14% dos seus negócios, o Araçatuba possui filiais em Manaus, Boa Vista, Porto Velho e Rio Branco. Para Manaus, transporta cargas variadas do Centro-Sul e, no sentido inverso, eletroeletrônicos produzidos na Zona Franca. Hoje, o trajeto é feito pela rota São Paulo-Campo Grande-PortoVelho por rodovia, e de Porto Velho a Manaus por balsa, num percurso que demora 15 dias. "A rota Cuiabá-

Santarém poderia proporcionar redução de três a quatro dias na viagem a Manaus", afirma o diretor geral da empresa, Oswaldo Dias de Castro Jr..

A distância de São Paulo a Belém por estrada é de 2.950 km, a mesma que separa São Paulo de Santarém via Cuiabá. "A vantagem fica por conta do trecho fluvial, que na rota Cuiabá-Santarém é reduzido em dois dias e meio rio acima e em dois dias no sentido inverso", avalia o diretor.

Disposto a conhecer as condições atuais de tráfego e a infra-estrutura ao longo da Cuiabá-Santarém, o Araçatuba se aventurou pela estrada com uma caravana formada por dois caminhões Scania (modelos P94 e R 113) carregados e duas caminhonetes. Foram seis dias de viagem a uma velocidade média de 34 km/hora. Descontando-se as paradas, o percurso foi feito em cerca de 52 horas. Nos trechos asfaltados, má condição de conservação, buracos, falta de acostamento e de sinalização e elevado tráfego de bitrens deram o tom da primeira etapa da viagem.

Com o fim do asfalto em Guarantã do Norte, quase na divisa do Pará, começaram outros problemas. Na época das chuvas, que cobre vários meses no ano, tudo se transforma em lama e em crateras. Afora isso, há vários aclives e a necessidade de fazer uma travessia de 30 metros (na época da seca) em balsa no rio das Arraias. No Pará, o trecho de Morais de Almeida a Rurópolis é o de maior dificuldade em épocas de chuva. Na seca, o cenário é de um solo defeituoso, com grandes aclives, areia e erosão. Durante 113 km, a BR-163 se une à BR-230 (Transamazônica), também em péssimas condições de rodagem e de sinalização. De Rurópolis a Santarém, a estrada – ainda de terra – continua com muitos buracos e pontes de madeira em má conservação, sem sinalização.

"A recuperação da estrada melhoraria nossa operação e, num prazo médio, poderia proporcionar aumento da carga transportada", avalia Oswaldo Jr. A expectativa é de incremento de 20% na operação, resultante do aumento do consumo na região e do transporte de material para desenvolvimento da infraestrutura local.

Menos estoques

Tendo como filosofia apoiar projetos pioneiros e abrir novos caminhos para a sua logística e distribuição, a Cadbury-Adams participou da caravana do Araçatuba pela BR-163 enviando uma carga a Santarém. "Hoje, o atendimento à região é difícil; é preciso ir por rodovia até Belém, via Brasília, e de lá por balsa até Santarém, num percurso de cerca de dez dias a partir de São Paulo",

conta Armando Valdir Passeri, gerente de Distribuição da empresa fabricante das gomas de mascar Trident e Babaloo, dos chicletes Adams e dos confeitos Hall's, encontrados em todos os pontos-de-venda do País.

"Pela rota Cuiabá-Santarém ganhamos uma eficiência de 40%, já que a viagem se reduz a seis dias", comemora o gerente. Mas, ao que tudo indica, quem comemorou mesmo foi o seu distribuidor local. Afinal, os dez dias de prazo para a entrega representam uma média que pode se estender para 12 ou 15 dias e implica em estoques de segurança altos, que têm custo elevado. "Com a redução do prazo médio de entregas, o distribuidor e seus clientes poderão trabalhar com estoques menores. Isso aumentaria o nível de serviço e a confiabilidade dos pedidos e traria benefícios para toda a região", analisa Passeri.

Vera Campos

Associação Comercial e Empresarial de Santarém: (093) 523-5633

Cadbury Adams: (11) 6402-6039

Comitê BR-163: (66) 544-1404

www.comitebr163.com.br

Convênio DNIT/IME: (021) 2541-9934

Expresso Araçatuba:(11) 3622-2969

Região preocupa Governo Federal

A rodovia que liga Cuiabá, no Mato Grosso, a Santarém, no Pará, é alvo de um plano de desenvolvimento do Governo Federal que busca aliar crescimento econômico e inclusão social à conservação dos recursos naturais. Decreto presidencial de 15 de março de 2004 instaurou um grupo de estudos formado por 14 ministérios, sob a coordenação da Casa Civil da Presidência da República, para a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Sustentável para a área de influência da BR-163. O objetivo é articular as ações das diversas áreas do Governo Federal e ampliar a presença do Estado na região. Na internet, o PAS BR-163 pode ser encontrado no endereço www.mma.gov.br/port/sbf/br163.pdf.

O trecho de 1.765 km atravessa uma das áreas mais importantes da Amazônia em potencial econômico, diversidade social, biológica e riquezas naturais e, quanto estiver totalmente asfaltado, atingirá uma área de influência

correspondente a 974 mil km². A preocupação tem fundamento. Na região são encontrados os biomas do Cerrado e da Floresta Amazônica e três bacias hidrográficas (Teles Pires/Tapajós, Xingu e Amazonas).

A área tem riquezas naturais abundantes, das quais dependem populações tradicionais, urbanas, agricultores familiares e mais de 30 povos indígenas. Impactos sócio-ambientais ocasionados por migrações desordenadas, grilagem de terra, desmatamento e ocupação ilegal de terras públicas estão sendo avaliados.

Do lado do IME, a quem o DNIT incumbiu estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental abrangentes, profundos e integrados com os diversos agentes previstos para o Plano de Negócios, o andamento está no prazo previsto e, segundo o Coronel Paulo Roberto Dias Morales, coordenador do convênio DNIT/IME, se tudo correr bem, o início das obras poderá ocorrer em meados de 2005, conforme previsão inicial.

Informações poderão ser obtidas no site <http://dnit.ime.eb.br>, onde, na janela da BR-163, poderão ser vistas também imagens de satélite de todo o trecho.

FONTE: 24 Horas News

Manifestantes prometem mais protestos; BR-163 segue interditada

Manifestantes do norte do país prometem fazer mais bloqueios em protesto contra a portaria do Governo Federal que determina o dia 30 de janeiro como último prazo para o recadastramento das terras com mais de 100 hectares. Desde quarta-feira, a BR-163, que liga Santarém a Cuiabá, está fechada. "Os bloqueios vão continuar", garantiu o diretor do Sindicato da Indústria Madeireira do Sudoeste do Pará, Luiz Carlos Tremonte. Segundo ele, o prazo de 60 dias fixado pelo governo é "utópico". "A gente não tem capacidade de cumprir todas as exigências em tão pouco tempo", disse. Tremonte informou que não é possível concluir o estudo que está sendo pedido no tempo estipulado pelo governo. O sindicalista disse que no dia 1º de fevereiro será realizada audiência pública em Santarém (PA) e espera a presença de um representante do governo para debater com os manifestantes. O presidente da associação dos madeireiros de Santarém (PA), Audir Geovanne Schimidt, disse que o prazo é insuficiente e prejudica não só o setor madeireiro, mas a agricultura e a pecuária. "São prazos incompatíveis e, se esse recadastramento não for feito, é cancelado o cadastro certificado de imóvel rural", revelou. O diretor executivo do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) da Região Norte e Centro-Oeste, Raimundo Lima, disse que a portaria não será suspensa. Segundo ele, o objetivo é realizar uma radiografia da ocupação das terras. "É trazer para legalidade o setor madeireiro", afirmou. "É importante que fique claro que a nossa portaria foi feita para apurar essa situação. É uma portaria legal e que o Incra está utilizando para obter o maior número de informações antes mesmo de fazer o cadastro dos imóveis rurais na Amazônia", completou. Segundo ele, há problemas graves na Amazônia de grilagem, ocupação irregular de terras públicas e desmatamento ilegal e que o governo não vai mais "tolerar" esse tipo de procedimento. "Não podemos ter nossas florestas devastadas e ter nossas terras griladas quando centenas de milhares de famílias na região não têm emprego ou nenhuma outra forma de sobrevivência e precisam de terras para produzir", disse. Lima informou ainda que o governo tem um projeto de assentamento florestal na qual as famílias desenvolvem atividades por manejos florestais.

FONTE: 24 Horas News

Bloqueio na BR-163 pode causar apagão no Pará

A interdição da BR-163 na altura de Novo Progresso no sudoeste do Pará já ameaça o abastecimento de energia elétrica da região, alerta a Central de Abastecimento Elétrico. O motivo de um possível apagão se deve ao fato de os caminhoneiros que levam combustível para abastecer a usina termodiesel na cidade estarem parados em engarrafamento que se formou no local. A rodovia, que é uma das principais ligações entre o Centro-Oeste e o Norte do País está fechada há cinco dias. O bloqueio é um protesto de produtores rurais, madeireiros e comerciantes à portaria do Incra que prevê que termina hoje o prazo para a regularização fundiária de terras com mais de 100 hectares. De acordo com informações da Globonews, uma fila de 20 km se formou nos dois sentidos da pista. Caminhoneiros que transportam alimentos perecíveis como frutas e legumes já têm prejuízos. Não há previsão para a liberação da pista. Os manifestantes só aceitam negociar com representantes do governo federal.

FONTE: Diário do Pará

Depois de bloquear a BR-163, os madeireiros interditam agora as vias fluviais, com barcaças e toras de madeira

A ameaça foi cumprida. Os madeireiros que desde quarta-feira da semana passada bloquearam a rodovia BR-163, conhecida como Santarém-Cuiabá, iniciaram ontem o bloqueio também de trechos do rio Amazonas e seus afluentes na região. O primeiro trecho interditado foi o do rio Tapajós, em frente ao porto do município de Santarém, a oeste do Pará. Balsas e pequenas embarcações de madeira foram atravessadas no canal do Tapajós, o trecho mais profundo do rio e por onde é possível a passagem dos navios de grande calado. O trecho bloqueado tem uma extensão aproximada de 500 metros. Fora deste trecho, grandes embarcações encalham. A intenção dos manifestantes é fechar pelo menos mais três trechos de rio em portos diferentes. O de Óbidos, município próximo a Santarém, é um dos mais visados pelos madeireiros. A continuidade dos protestos vai depender do que for decidido pelo governo federal em relação às reivindicações dos madeireiros. Eles querem a revogação da decisão do Ibama de suspender os projetos de manejo florestal e, principalmente, que seja revista a Portaria 010, do Inbra e do Ministério do Desenvolvimento Agrário que, entre outras medidas, exige um recadastramento de áreas de posse das madeiras que tenham mais de 100 hectares. O prazo encerrou ontem e os madeireiros afirmam ser impossível cumprir essa exigência em curto prazo. Quem não fizer o recadastramento terá a documentação de terras canceladas pelo Inbra.- É irreal querer um recadastramento desse tipo, num prazo tão curto. Não há engenheiros florestais nem equipamentos técnicos suficientes para isso - reclama o empresário Luís Carlos Tremonte, presidente da Associação dos Madeireiros do Sudoeste do Pará, que garante: as manifestações só serão suspensas se o governo atender às reivindicações. Com a interdição da rodovia Santarém-Cuiabá um dos municípios mais afetados é Novo Progresso, no sudoeste do Pará. Com cerca de 30 mil habitantes, segundo o IBGE, o município, emancipado há 11 anos, corre o risco de sofrer um blecaute. A energia elétrica de Novo Progresso é alimentada por uma usina termo-elétrica, alimentada por óleo diesel. As carretas que transportam o óleo diesel para Novo Progresso estão impedidas de passar pela barreira montada pelos manifestantes na BR-316. Ontem o município amanheceu sem energia elétrica. O prefeito Tony Gonçalves já iniciou um planejamento de racionamento de energia elétrica em Novo Progresso. - Estamos ficando sem combustível-, diz o prefeito, que decretou ponto facultativo em Novo Progresso. O clima de guerra parece ter sido instaurado no município. Há boatos de que donos de terra estariam se armando para enfrentar o governo, caso haja a ordem de desapropriação de terras.- É o desespero. Pode ser que esteja acontecendo - diz madeireiro Frank Almeida, que preferiu não confirmar a informação. Em Novo Progresso, cerca de 53 indústrias madeiras estão paradas à espera de uma definição sobre o futuro da atividade. O comércio está fechado desde a

semana passada. O presidente da Associação Comercial de Novo Progresso Luís Basanela, planeja um revezamento entre as lojas.- Enquanto umas abrem outras fecham, para economizar energia. Na rodovia Santarém-Cuiabá a situação beira o caos. Toras de madeira bloqueiam a rodovia. Só é permitida a passagem de ambulâncias. Segundo a Polícia Militar, o engarrafamento já chega a 25 km dos dois lados da rodovia. Cerca de 10 mil pessoas participam do bloqueio da BR-163. Centenas de caminhões estão parados. Muitas cargas de alimentos perecíveis já se perderam. Passageiros de ônibus são obrigados a fazer baldeação para seguir viagem. A Polícia Militar acompanha de perto as manifestações, mas não interfere, enquanto barracas são montadas ao lado da estrada no local de manifestação.- Nós já tivemos uma queda de cerca de 80% de nossa produção - diz o presidente da Associação dos Madeireiros de Novo Progresso, Altemir Picinato. Em Santarém as exportações de madeira caíram pela metade. Em Santarém, após a audiência pública realizada na Câmara Municipal, na última quinta-feira, os madeireiros decidiram continuar com as manifestações até que representantes do governo venham ao município, negociar as reivindicações do setor. O protesto tem como motivo o fato de há um ano e meio o Ibama não liberar novos planos de manejo, depois que o Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) editou a Portaria nº 10, com o objetivo de normatizar a ocupação de áreas públicas federais na Amazônia Legal. A medida abrange 352 municípios de nove estados (AC, AP, AM, MA, MT, PA, RO, RR e TO). A Portaria nº 10 proibiu o Incra de emitir Certificado de Cadastro de Imóvel Rural (CCIR) para posses em áreas de domínio da União, usadas em planos de manejo autorizados pelo Ibama. Às onze horas da manhã de ontem, o rio Amazonas foi parcialmente fechado no perímetro entre as cidades de Óbidos e Breves. Toras de madeira e uma corrente humana são obstáculos aos que querem trafegar neste trecho. A corrente humana conta com o apoio dos ribeirinhos da região, que em pequenas canoas fizeram uma corrente e paralisaram o tráfego fluvial. O Sindicato dos Armadores homologou um documento na Capitania dos Portos de Santarém informando da interdição do rio Amazonas, que pode ser estendido para outros municípios nos próximos dias. Segundo capitão Tosta, da delegacia fluvial da Capitania dos Portos em Santarém, a Marinha fará um acompanhamento da situação e tomará as providências necessárias para que não haja conflitos no local da interdição. Devido ao mau tempo que tornou o rio muito agitado, ontem a interdição foi suspensa por algumas horas, mais retornou assim que o tempo melhorou. Os manifestantes pararam dois navios e algumas embarcações pequenas.

FONTE: Diário do Pará

Asfaltamento da BR-163 inicia em junho

O Ministério dos Transportes está terminando a elaboração do edital de licitação para o asfaltamento do último trecho de terra da BR-163 (Santarém-Cuiabá) e a concorrência deve ocorrer depois do carnaval. A estrada, com 1.765 quilômetros de extensão, foi aberta no início dos anos setenta pelo regime militar e asfaltada apenas pela metade, na parte que vai de Cuiabá e Guarantã do Norte, também no Mato Grosso. A conclusão da obra está sob coordenação de uma equipe interministerial, chefiada pela Casa Civil. O maior entrave ao início dos trabalhos na BR-163 é a licença ambiental do Ibama, que ainda não foi concedida. O órgão aguarda a complementação do estudo de impacto ambiental causada pelo asfaltamento, para decidir sobre a liberação. A decisão de licitar a obra antes da obtenção da licença, demonstra que o governo federal adotou a estratégia de acelerar a execução dos projetos de infra-estrutura. Tecnicamente, não há nenhum impedimento legal à abertura de uma licitação antes da obtenção da licença do Ibama, apesar da preocupação dos ambientalistas. Eles temem que o processo de desmatamento na região acelere ainda mais, em decorrência do plantio de soja. Se o cronograma da licitação for mantido, a previsão é a de que a obra inicie em julho deste ano. "Com a lei das Parcerias Público-Privadas aprovada no Congresso, não chega a ser surpreendente que o governo esteja pisando no acelerador", destacou Cláudio Maretti, do WWF. "É claro que isso preocupa as entidades socio-ambientais que acompanham com lupa a novela do asfaltamento da BR-163. Elas sabem muito bem qual é o resultado da abertura de estradas oficiais na Amazônia, sem a criação de uma estrutura para disciplinar a bagunça fundiária da região e conter o uso predatório de seus recursos naturais. Seu primeiro efeito é atrair uma imigração desordenada, que adentra a floresta abrindo estradas vicinais por onde os madeireiros clandestinos adentram a floresta", afirmou Maretti.

FONTE: O Liberal

Rio é bloqueado no Pará

O canal principal do rio Amazonas, em frente à cidade de Santarém, foi interditado na manhã de ontem por quase duas horas por manifestantes ligados ao setor produtivo, principalmente madeireiros. O bloqueio foi denominado pelos empresários de apenas “um aviso” para o governo federal. Os manifestantes saíram em balsas e catraias, logo cedo, do Porto dos Milagres, no bairro do Uruará e seguiram para o canal mais profundo do rio, por onde passam as embarcações de grande porte. A manifestação mobilizou cerca de 200 barreiros (donos de pequenas embarcações que retiram barro para cerâmicas), que amarraram suas catraias em rebocadores de balsas pertencentes a empresas madeireiras. Os empresários do setor florestal conseguiram mobilizar os barreiros porque eles também estão insatisfeitos com o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), depois que o órgão proibiu a retirada de barro. Junto com os barreiros, os empresários do setor madeireiro interditaram o canal do rio, mas nenhuma embarcação chegou a passar enquanto durou o protesto. O objetivo era interditar o rio da mesma forma que fazem as Organizações Não Governamentais ambientalistas, que montam barreiras para impedir o fluxo de embarcações. No entanto, a Marinha frustrou a manifestação. Assim que percebeu as balsas e as dezenas de catraias no canal principal do rio, a Delegacia Fluvial de Santarém se movimentou e fez uma inspeção nos barcos. Segundo um dos integrantes da Capitania dos Portos os rebocadores estavam transportando as catraias de forma irregular e teriam que retornar ao porto imediatamente. Duas embarcações tiveram documentação apreendida, mas não há informações de que foram multadas. Os manifestantes ainda ensaiaram um retorno ao canal do rio, mas desistiram. No entanto, os empresários já se articulam para fazer um bloqueio geral, que feche o rio totalmente. Enquanto em Santarém o bloqueio no Amazonas foi temporário, na BR-163 a interdição completa seis dias hoje. Centenas de manifestantes interditam a rodovia a cerca de dois quilômetros da cidade de Novo Progresso, impedindo a passagem dos veículos, deixando passar apenas ambulâncias. Uma fila quilométrica de caminhões aguarda a liberação da estrada e cargas inteiras já foram perdidas. O presidente da Associação Comercial de Novo Progresso, Luís Basanela, disse que o município está um caos e que o comércio está praticamente parado desde que começou o protesto. O prefeito do município, Tony Gonçalves, decretou ponto facultativo no município pelos próximos dois dias e iria decretar estado de emergência em balsas e catraias. O mesmo iria ser feito no município de Trairão. A manifestação ganha cada vez mais apoio e adesão. Além dos madeireiros entraram na briga os pecuaristas, comerciantes e até mesmo os índios. Eles estão na cidade e temem que com a não-liberação dos projetos de manejo a reserva seja invadida. Além disso, querem ter o direito de explorar a madeira existente na reserva. Ontem foi a vez de dezenas de caminhoneiros aderirem à manifestação. Eles aproveitam o movimento para cobrarem melhorias na estrada. Além disso, temem que o governo não faça o asfaltamento da rodovia, um antigo pleito da categoria. Muitos

caminhoneiros da região também ganham a vida transportando a madeira produzida nas serrarias locais e já sofrem com a queda na produção. Segundo o empresário Luís Carlos Tremonte, presidente da Associação das Indústrias Madeireiras do Sudoeste do Pará (Simaspa), o próximo passo das manifestações será a interdição da rodovia Belém-Brasília. Ele garantiu que até a sexta-feira desta semana a rodovia estará bloqueada também, caso o governo federal não cancele a Portaria Conjunta nº 10, do Ministério do Desenvolvimento Agrário e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra). O cancelamento da portaria é a principal reivindicação dos manifestantes. A reunião pré-agendada para acontecer na tarde de ontem, na sede do Ministério do Meio Ambiente, em Brasília, foi cancelada porque os madeireiros não teriam aceito o convite do Governo Federal para debater a produção de 2005. Segundo a assessoria do Ministério do Meio Ambiente (MMA), foi formulado, no último dia 24, um convite para ao Sindicato das Indústrias Madeireiras do Sudoeste do Pará (Simaspa). O diretor do Simaspa, Luís Carlos Tremonte, não aceitou o chamado para uma reunião com os técnicos do MMA (Ibama) e do Ministério do Desenvolvimento Agrário (Incra), destinada a debater a viabilização da “safra” deste ano. O encontro deveria ter acontecido às 14h30min de ontem. Os madeireiros alegam que o Governo Federal, através do Ibama, não liberam os planos de manejo necessários à exploração da madeira nas áreas permitidas. O gerente executivo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) no Pará, Marcílio Monteiro, viaja hoje para Brasília com três propostas para resolver a crise no setor madeireiro. A primeira delas é fazer um esforço para apresentar para os madeireiros matéria-prima legal. Isso está vinculado à criação de projetos de manejo comunitário e pequenos desmatamentos legalizados nos projetos de assentamento. A segunda proposta é a da análise caso a caso dos planos de manejo suspensos em razão de problemas fundiários. A última proposta é a de que, a partir desse novo debate, seja elaborado um termo de ajustamento de conduta para criar uma regra de transição para o setor madeireiro. “O principal foco da questão será o manejo comunitário, em 2005 e, no ano que vem, o sistema de manejo nas florestas nacionais”, resumiu Monteiro. O líder do setor madeireiro em Santarém, Luiz Carlos Tremonte, disse que no oeste do Pará não há projeto de assentamento com madeira. “Nesses projetos não há mais madeira. Isso não passa de utopia do Ibama”, criticou. Ele disse que a crise é grave no setor, mas as propostas que têm sido apresentadas pelo governo criam mais problemas ao invés de resolvê-los. “Somos contra a ilegalidade, o Ibama também é, mas não libera os planos de manejo e nem justifica porque não libera os que estão legais. O Ibama age com hipocrisia”.